

**Arnim Roß, Bürgermeister**  
**Rede vor der Gemeindevertretung**  
**zur Stellungnahme und Einwendung der Gemeinde im**  
**Rahmen der Offenlage und Anhörung im**  
**Planfeststellungsverfahren zur A 44 – VKE 11**  
**am 15. Juli 2021**  
**im Bürgerhaus Kaufungerwald, Großer Saal.**

Herr Vorsitzender,  
meine Damen und Herren,

wenn wir heute über die Stellungnahme und Einwendungen der Gemeinde im Planfeststellungsverfahren zur A 44 VKE 11 entscheiden, dann kommen wir in eine Phase, die wir über nahezu zehn Jahre vorbereitet haben und die für die Zukunft Kaufungens von entscheidender Bedeutung ist. Und deshalb ist es notwendig, dies vor der Abstimmung noch einmal anzusprechen. Mir ist es auch deshalb wichtig, weil die Auseinandersetzung mit der A 44 einen bedeutenden und großen Anteil meiner Arbeit als Bürgermeister dieser Gemeinde während der ganzen Zeit ausgemacht hat und auch weiterhin ausmachen wird.

Wir sind vor zehn Jahren aufgebrochen, die Sprachlosigkeit zwischen der Gemeinde und der Planungsbehörde zu beenden. Wir wollten nicht mehr Zaungäste der Autobahnplanung sein. Wir haben uns der Realität gestellt, dass trotz unseres Grundsatzbeschlusses „Keine A 44 im Lossetal“ die Autobahn in den 1990er und 2000er Jahren erbarmungslos voran geplant wurde. Darum haben wir mit Beschluss der Gemeindevertretung vom 8. November 2012 unseren Grundsatz ergänzt um Forderungen an die Autobahnpläne, die wir als Gemeinde verwirklicht sehen wollen. Das sind Mindestforderungen ohne die wir eine Autobahn im Lossetal weiterhin vollständig ablehnen und ohne deren Umsetzung wir weiterhin grundsätzlich gegen die Autobahn vorgehen werden. Es ging darum, in einem zweigleisigen Verfahren einerseits weiterhin klarzumachen, dass diese Autobahn nicht ins Lossetal

gehört, weil es dafür nicht geeignet ist und von den aktuellen Verkehrszahlen her eine Autobahn an dieser Stelle auch nicht wirklich benötigt wird. Andererseits ging es darum, für den immer wahrscheinlicher werdenden Fall, dass die Autobahn doch kommt, sich kritisch und frühzeitig mit den Plänen auseinanderzusetzen, Einfluss zu nehmen, gemeindliche Belange einzubringen und zu versuchen, das Beste für die Gemeinde aus dieser von uns nicht gewollten Situation heraus zu holen. Und um diese Zweigleisigkeit geht es bis heute und wird es auch in Zukunft gehen.

Mit den Forderungen sind wir auch in den Prozess des Gemeinsamen Dialoges gegangen, den der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir von 2014-2016 initiiert hatte. Es war ein großer Dialog, an dem das Hessische Verkehrsministerium, die Planfeststellungsbehörde, Hessen Mobil, die betroffenen Gemeinden, viele weitere wichtige Vertreter/innen aus der Region (MdBs, MdLs, Landräte, usw.), die Umwelt – und Naturschutzverbänden, die Land – und Forstwirtschaft usw. teilnahmen, mit einer Lenkungsgruppe, mehreren themenorientierten Arbeitsgruppen und Unterarbeitsgruppen. Das Ziel war, für die VKE 11 Pläne zu erarbeiten, die auf allen Seiten größtmögliche Akzeptanz erzielen.

Wir haben unsere Forderungen in jahrelanger Detailarbeit der Planungskommission auch ins Verhältnis gesetzt zu wichtigen entwicklungspolitischen Handlungsfeldern der Gemeinde. Dazu gehören insbesondere die Siedlungsentwicklungspolitik, die Gewerbeflächenentwicklung und die Verkehrsentwicklung. Unsere Ziele in diesen Bereichen haben wir jeweils in Gemeindeentwicklungskonzepten formuliert. Sie konkretisieren unsere Forderungen. Damit wiederum haben wir uns Voraussetzungen geschaffen, z.B. mit den neuen Bebauungsplänen, die wiederum die Planungsbehörde berücksichtigen muss.

Unsere Forderungen sind im Wesentlichen und kurz zusammen gefasst:

- Bestmöglicher Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen und das meint insbesondere aktiven Lärmschutz.
- Erhalt des Trinkwasserbrunnens Kohlenstraße. Dieser Brunnen ist ein Glücksfall für die Gemeinde. Dass man einen Brunnen von solcher Ergiebigkeit und Wasserqualität findet, ist nicht die Regel. Er liefert mehr als die Hälfte des Kaufunger Trinkwasserbedarfs und ist für die Trinkwasserversorgung der Gemeinde und deren Sicherheit unverzichtbar. Wenn eine Autobahn über diesen Brunnen, also durch das Wasserschutzgebiet gebaut wird, muss das so erfolgen, dass der Betrieb des Brunnens auch plausibel gesichert ist. Die Alternative wäre, die Autobahn um das Trinkwasserschutzgebiet herum zu bauen.
- Erhalt der B7 als Ortsumgehungsstrecke, damit verhindert wird, dass Autobahnschleichverkehre und vor allem offizielle Autobahnumleitungsverkehre durch die Kaufunger Ortslagen geführt werden.
- Erhalt der Autobahnanschlussstelle Kassel-Ost. Wir wollten die doppelten Wege insbesondere des LKW-Verkehrs zwischen Papierfabrik und der A7 vermeiden.

Unsere Forderungen nach bestmöglichem Lärmschutz, Erhalt des Brunnens Kohlenstraße und Erhalt der Ortsumgehungsstrecke wurden im Gemeinsamen Dialog vom hessischen Verkehrsministerium anerkannt. Das bedeutete, dass die Pläne noch einmal überarbeitet werden mussten.

Nicht durchsetzen konnten wir die Forderung nach Erhalt der Autobahnanschlussstelle Kassel-Ost. Denn egal welche Variante im Dialogprozess besprochen und geprüft wurde, es waren immer Baumaßnahmen am, um oder über das FFH-Gebiet Lossewiesen notwendig. Am Ende hat der hessische Verkehrsminister entschieden, dass das FFH-Gebiet nicht weiter als durch die Autobahn ohnehin schon nötig tangiert

werden soll. Inzwischen, fünf Jahre nach Abschluss des Dialogprozesses und neun Jahre nach dem Beschluss der Gemeindevertretung planen wir aktiv mit dem Zweckverband Raum Kassel und der Gemeinde Lohfelden ein interkommunales Gewerbegebiet südlich an Papierfabrik angrenzend. Dafür liegt die geplante neue Autobahnanschlussstelle Kaufungen günstig.

Der Dialogprozess wurde vom hessischen Verkehrsminister im November 2016 auf einer Vollversammlung hier im Bürgerhaus beendet und die Ergebnisse wurden festgehalten. Damals plante Hessen Mobil, die Vereinbarungen in die Pläne bis 2019 einzuarbeiten. Der Zeitraum der Überarbeitung der Pläne war uns nicht unwichtig, weil zwischen den Planungen in der VKE 11 und denen in den östlichen Abschnitten inzwischen ein deutliches zeitliches Delta entstanden war. Denn in allen östlichen Abschnitten lag entweder bereits ein Planstellungsbeschluss vor, d.h. es bestand Baurecht, oder es wurde schon aktiv gebaut. Diesen zeitlichen Verzug hat nicht die Gemeinde zu verantworten, sondern die Planungsbehörde. Aber es droht die Situation, dass man im Lossetal den Autobahnverkehr für einige Zeit über die B7 bis zur A7 führt. Das würde bedeuten, dass die Autobahn bis Helsa fertig gestellt ist, als Autobahn freigegeben wird, der Verkehr in Helsa auf die B7 übergeleitet wird und über die B7 bis zur A7 fließt. Und zwar so lange, bis der Autobahnabschnitt im Lossetal gebaut ist.

Diese Gefahr haben wir gesehen und daher im Dialogprozess zusätzlich zum Beschluss der Gemeindevertretung die Forderung erhoben, dass die Ableitung des Autobahnverkehrs über die B7 nicht stattfindet und das LKW-Durchfahrtsverbot auf der B7 beibehalten wird. Diese beiden Forderungen der Gemeinde sind bis heute offen und seitens des Landes nicht abschließend beantwortet.

Darauf werden wir aber weiter pochen. Denn das zeitliche Delta zwischen der Fertigstellung der A 44 bis Helsa und der Fertigstellung der A 44 um Kaufungen beträgt inzwischen 7-8 Jahre. Es kann aber nicht sein, dass über eine so lange Zeit Autobahnverkehr auf der B7 fährt. Dies zumal, da weder Land noch Bund in diesem Fall verpflichtet wären, an der B7 zusätzlichen Lärmschutz zu errichten. Wir haben im Ausschuss gehört, dass das Gesamtverkehrsaufkommen nach Fertigstellung der A 44 bis Helsa von heute ca. 30.000 Fahrzeugen auf ca. 45.000 Fahrzeuge pro Tag, also um 50 %, steigt, und der LKW-Anteil davon sich mehr als verdreifachen wird. Deshalb ist die Beibehaltung des LKW-Durchfahrtsverbotes unverzichtbar und eine Freigabe der Autobahn von Wommen bis Helsa darf erst stattfinden, wenn auch die A 44 im Lossetal fertig gestellt ist.

Meine Damen und Herren,  
im Planfeststellungsverfahren wird nun von der Planungsbehörde Hessen Mobil beziehungsweise zukünftig der Autobahn GmbH des Bundes, die seit 1.1.2021 zuständig ist, dargestellt, wie man u.a. die politischen Zusagen aus dem gemeinsamen Dialog planerisch, ingenieurtechnisch usw. umsetzt. Und für uns geht es darum, diese auf Plausibilität und Belastbarkeit zu prüfen und darauf zu achten, dass die Art der Umsetzung geeignet ist, die Forderungen der Gemeinde zu erreichen.

Folgerichtig setzt die Prüfung zunächst auch an den zugesagten Zielen und Forderungen der Gemeinde an. Dabei stellen sich die Bereiche des Schutzes vor Lärm und Luftschadstoffen und der Trinkwasserversorgung als die wesentlichen und von der Planung her auch kritischsten heraus.

Bestmöglicher Lärmschutz bedeutet für uns, dass an der Autobahn im größtmöglichen Umfang mit Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, also Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen, gearbeitet wird. Unsere Maxime war und

ist, dass der Lärm der Autobahn dort abgefangen werden muss, wo er entsteht, nämlich an der Autobahn. Wir wollen keine Häuser oder Straßenzüge in unseren Siedlungen, die mit Lärmschutzfenstern und anderen Dingen nachgerüstet werden müssen, weil der Autobahnlärm bis zu ihnen dringt. Zur Lebensqualität in Kaufungen gehört, dass ich auch mal bei offenem Fenster in meiner Wohnung sitzen kann, dass ich auf meinem Balkon sitzen kann und dass ich in meinem Garten sitzen kann, ohne dass ich mir Watte in die Ohren stopfen oder Kopfhörer aufsetzen muss, um den Krach von der Autobahn nicht zu hören. Natürlich wissen wir, dass es auch andere Lärmquellen gibt, die auf unsere Häuser und Gärten einwirken. Aber gerade deshalb wollen wir nicht noch zusätzlichen Lärm durch die Autobahn ertragen.

Um dieses Ziel optimal zu erreichen, hatten wir im Dialogprozess vorgeschlagen, die Autobahn um Kaufungen stellenweise einzuhausen. Das hätte den Lärm auf null reduziert. Es ging damals um Strecken von 1 bis maximal 3 km. Nach den damaligen Berechnungen sollte der Kilometer Autobahneinhausung ca. 30 Millionen € kosten. Angesichts von Gesamtkosten für die 64 km Autobahn Kassel - Wommen von 2 bis 2,5 Milliarden Euro hielten wir diese Forderung nicht für unangemessen. Sie wurde aber vom Bundesverkehrsminister damals explizit mit dem Verweis auf die Kosten abgelehnt. Im Gegenzug sagte er bestmöglichen Lärmschutz zu.

Ein zweiter Maßstab für uns ist, dass unsere Siedlungsentwicklungsflächen, die in unserem Siedlungsentwicklungskonzept 2020plus beschrieben und beschlossen sind, frei von Autobahnlärm bleiben. Bei der Entwicklung neuer Wohngebiete sind heutzutage hohe Auflagen zu erfüllen, nicht nur beim Lärmschutz. Diese Auflagen wollen wir mit Rücksicht auf Mensch, Natur und Klima gern erfüllen. Das ist uns, wie die Diskussionen über die zu Beginn des Jahres offen gelegten Pläne zum Baugebiet Pommernstraße in den Gemeindegremien gezeigt

haben, auch etwas wert, auch finanziell etwas wert. Wir wollen aber nicht noch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen finanzieren müssen, um Dezibel von der Autobahn abzufangen.

Die Prüfung der Pläne ergibt hier ein Bild des „sowohl, als auch“. Einerseits stellen wir anerkennend fest, dass man seitens des Vorhabenträgers diese Forderung ernst genommen hat und die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber den Plänen aus den Zeiten des gemeinsamen Dialoges stellenweise verbessert wurden.

Kritisieren müssen wir aber eine mangelnde Transparenz in den Unterlagen. Zu den Unterlagen beim Thema Lärmschutz, mit denen im gemeinsamen Dialog gearbeitet wurde, gab es Karten und Luftbilder, in denen als blaue Linie die 49 dbA – Isophone eingezeichnet war. Dadurch konnte man schnell die Gebiete identifizieren, in denen die Lärmbelastungen zu hoch waren. Der Wert von 49 dbA ist der Wert, der nachts in Wohngebieten nicht überschritten werden darf.

Diese Linie fehlt leider in den Planfeststellungsunterlagen. Eine Übersicht, der man das Verhältnis von Wohngebieten und Siedlungsentwicklungsflächen zum Lärmgrenzwert entnehmen kann, ist nicht vorhanden. Insofern können wir auch nicht beurteilen, in welchem Ausmaß unsere Siedlungsentwicklungsflächen verlärmert werden oder nicht. Nur für das zukünftige Baugebiet „Auf der Wiebelsburg“ in Oberkaufungen konnte das Büro Regio Consult sicher eine Lärmbelastung durch die Autobahn ausschließen. Aber für die derzeit in der Entwicklung befindlichen Flächen „Pommernstraße“, „Südlicher Ortsrand Niederkaufungen“ und „Neuer Hof“ gibt es in den Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen zur Lärmbelastung. Berechnungen des Büros Regio Consult zeigen aber, dass zumindest die Baugebiete „Südlicher Ortsrand Niederkaufungen“ und „Neuer Hof“ nicht in dem Maße frei von Autobahnlärm bleiben, wie wir das fordern und wie es uns zugesagt ist.

Damit sehen wir die Planungshoheit der Gemeinde beeinträchtigt und werden dies in der Einwendung aufgreifen. Denn die Planungshoheit ist eines der höchsten Güter einer Kommune und darf nicht eingeschränkt werden.

Und selbstverständlich werden wir in diesem Zusammenhang auch die Beibehaltung des LKW-Durchfahrtsverbotes auf der B7 fordern. Dazu habe ich bereits Ausführungen gemacht.

Am Kritikwürdigsten von allen Unterlagen sind die Pläne zum Trinkwasserbrunnen Kohlenstraße. Er soll während der Bauzeit der Autobahn für mindestens ein Jahr geschlossen werden, wobei die Bauzeit auch deutlich länger andauern kann. Danach wird er wieder in Betrieb genommen. In den Unterlagen finden sich umfangreiche Maßnahmen, um den Brunnen nach Fertigstellung der Autobahn und Wiederinbetriebnahme zu schützen.

Nach einem Gutachten, das wir zum Thema Trinkwasserbrunnen haben erstellen lassen, fehlen aber diverse Voruntersuchungen zur geologischen und sonstigen Beschaffenheit des Untergrundes, der Abhängigkeiten der Tiefbrunnen Kohlenstraße und Setzebach I und II voneinander, der Grundwasserströme in diesen Bereichen und einiges mehr.

All diese Dinge sind aber notwendig, um sicherzustellen, dass der Brunnen während der Bauphase nicht nachhaltig beschädigt wird. Und das darf nicht passieren, da ansonsten die Trinkwasserversorgung der Gemeinde nicht mehr gewährleistet ist. Der Brunnen Kohlenstraße ist für die Versorgung unserer Bevölkerung mit Trinkwasser unverzichtbar, das habe ich schon dargestellt. Deshalb muss gewährleistet sein, dass der Brunnen im Betrieb, aber insbesondere während der Bauphase der Autobahn, keinen Schaden nimmt. Wenn dies nicht gewährleistet werden kann, muss eine Trassenführung gewählt werden, die außerhalb unserer Wasserschutzgebiete liegt.

Die Variante von Hessen Mobil von 2006, dass man den Brunnen schließt, um eine Autobahn darüber zu bauen, haben wir damals abgelehnt und lehnen wir heute ab. Sie ist darüber hinaus durch die Zusage aus dem Dialogprozess, dass der Brunnen erhalten bleibt, vom Tisch und unseres Erachtens zudem rechtswidrig, da sie die Wasserrechte der Gemeinde missachtet. Und diese werden wir eben so energisch verteidigen wie unsere Planungshoheit.

Zur Kritik an den Plänen zur Sicherung des Brunnens insbesondere während der Bauphase kommt hinzu, dass die Versorgung unserer Gemeinde mit Ersatztrinkwasser während der Bauphase nicht gesichert ist. Die Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen hierzu sind nicht verifiziert und nicht belastbar. Die Gemeinde Lohfelden, die während dieser Zeit Hauptlieferant für Trinkwasser nach Kaufungen sein soll, schließt eine Versorgung Kaufungen über einen so langen Zeitraum in so hohen Mengen aus.

Völlig unberücksichtigt ist in den Planunterlagen, dass aufgrund der warmen Sommer der vergangenen vier Jahre die Grundwasserspiegel in den Brunnen der Gemeinden Kaufungen und Lohfelden erheblich gesunken sind. Und das bedeutet, dass man nicht mal eben Fördermengen auf Maximum hochfahren kann für ein Jahr oder länger.

Wir stehen als Gemeinde zu unserer Aussage, dass wir uns eine Kombination der Autobahn mit dem Wasserschutzgebiet vorstellen können, insofern stehen wir auch zu unseren Aussagen im gemeinsamen Dialogprozess. Das setzt aber voraus, dass die Sicherheit des Brunnens gewährleistet wird und maximale Anstrengungen schon bei der Planung unternommen werden, dieses Ziel zu erreichen und die Versorgungssicherheit mit Trinkwasser gegeben ist. So lange daran Zweifel bestehen, müssen wir die aus unserer Sicht bestehenden Defizite benennen und Nachbesserung fordern. Die Trinkwasserversorgung ist so wichtig, dass hier seitens

der Planer größtmöglicher Aufwand getrieben werden muss. Mit der heißen Nadel Gestricktes ist fehl am Platz.

Meine Damen und Herren,  
der Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen sowie die Trinkwasserfrage sind die Hauptgegenstände unserer Stellungnahme und Einwendungen. Daneben haben wir selbstverständlich auch viele andere gemeindliche Belange geprüft und werden bei Bedarf die entsprechenden Forderungen vortragen. Das betrifft die Inanspruchnahme von Gemeindegrundstücken für die Autobahntrasse mit unklarer Entschädigungssituation, die Fragen des Brandschutzes an der Autobahn und die Belastungen für unsere Feuerwehr, das Zerschneiden von Radwegen, insbesondere touristischen Radwegeverbindungen und vieles mehr.

Wir werden über die Kanzlei Baumann Rechtsanwälte eine fast 100-seitige Stellungnahme mit Einwendungen einreichen, zu der zusätzlich insgesamt sieben Fachgutachten von RegioConsult und dem Diplom-Geologen Dr. Heimbucher gehören. Das ist angesichts der Bedeutung der Sache, nämlich des drohenden Baus einer Autobahn direkt vor unserer Haustür, notwendig und unerlässlich. Denn es geht um nichts weniger als darum, die Interessen unserer Gemeinde und der hier lebenden Menschen bestmöglich vor der Autobahn zu schützen.

Vielen Dank.